

- 1.Зинченко В.П. Введение в эргономику. – М.: Сов. радио, 1974. – 352 с.
- 2.Зинченко В.П., Мунипов В.М. Эргономические основы организации труда. – М.: Экономика, 1974. – 240 с.
- 3.Фролов Н.И. Оценка работоспособности летчика в течение летной смены // Военно-медицинский журнал. – 1976. – №7. – С.65-68.
- 4.Бодров В.А. Медико-психологические вопросы профессиональной надежности летного состава // Военно-медицинский журнал. – 1984. – №4. – С.45-47.
- 5.Фролов В.М. Уровни функционирования физиологических систем и методы их определения. – Л.: Медицина, 1972. – 163 с.
- 6.Протасенко О.Ф. Перспективные методы оценки надежности в эргономике // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.60. – К.: Техніка, 2004. – С.281-286.
- 7.Мигаль Г.В., Протасенко О.Ф. Исследование психофизиологических показателей функционального состояния человека-оператора при действии стрессогенных факторов // Вестник Харьк. нац. автомобильно-дорожного ун-та. Вып.21. – Харьков: Харьк. нац. автомобильно-дорожный ун-т. – 2003. – С.70-74.
- 8.Мигаль Г.В. Безопасность деятельности человека-оператора и надежность систем «человек-техника-среда» // Тр. Севастопольского ин-та ядерной энергии и промышленности. Вып.4. – Севастополь: СИЯЭиП, 2000. – С.221-225.
- 9.Бутенко О.И. Клинико-физиологические параллели стресса и состояния системы точек акупунктуры // Стресс, адаптация и функциональные нарушения. – Кишинев: Штиинца, 1984. – С.269-270.

*Получено 26.06.2006*

УДК 349.2 (477)

Т.А.КОЛЯДА, канд. юрид. наук,

*Харківська національна академія міського господарства*

### **ОКРЕМІ ПРОБЛЕМИ ОХОРОНИ ПРАЦІ НА МІСЬКОМУ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТІ ТА ОСОБЛИВОСТІ УКЛАДАННЯ ТРУДОВИХ ДОГОВОРІВ**

Розглядаються особливості охорони праці працівників міського електричного транспорту та питання щодо укладання трудового договору з цією категорією працівників.

Актуальність даної роботи обумовлена чисельними прогалинами і суперечливістю у нормах чинного законодавства України та недостатністю досліджень з питань охорони праці та укладання трудових договорів з працівниками міського електричного транспорту. Існуючі розробки з даного напрямку [3, 4, 6] не дають повної відповіді на наявну проблему, оскільки умови сьогодення все частіше вимагають втручання в ці питання. У зв'язку з цим ціллю роботи є розробка науково обґрунтованих рекомендацій щодо охорони праці та укладання трудового договору з працівниками міського електричного транспорту.

Згідно із ст.21 КЗпП, трудовим договором вважається угода між

працівником і власником підприємства, установи, організації або уповноваженим органом чи фізичною особою, за якою працівник зобов'язується виконувати роботу, визначену цією угодою, з дотриманням внутрішнього трудового розпорядку, а власник підприємства, установи, організації або уповноважений ним орган чи фізична особа зобов'язується виплачувати працівникові заробітну плату і забезпечувати умови праці, необхідні для виконання роботи, передбачені законодавством про працю, колективним договором і угодою сторін [1, ст.375].

Розглянемо особливості укладання трудового договору з працівниками електричного транспорту, а саме з тими, хто безпосередньо працює на рухомому складі електричного транспорту, тобто з водіями.

При укладанні трудового договору роботодавець повинен вимагати від такої особи, яка влаштовується на роботу, не лише «стандартний» набір документів (паспорт, трудову книжку, ідентифікаційний код, страхове свідоцтво), а й посвідчення водія і медичну довідку про стан здоров'я. На видачу цих документів слід звертати особливу увагу, оскільки цим людям буде ввірено життя і здоров'я пасажирів та інших учасників дорожнього руху.

Згідно із ст.15 Закону України «Про дорожній рух», отримати право на керування (стати водієм) трамвая і тролейбуса може кожний громадянин, який не має медичних протипоказань та який досяг вісімнадцятирічного віку [2, ст.338]. Поряд з тим аналогічне право, але на керування автобусами, можна отримати з дев'ятнадцятирічного віку. Зовсім не зрозуміло, чому вік для керування електричним транспортом нижче за вік для керування автобусами? Адже під час дорожнього руху відповідальність за життя та здоров'я пасажирів лежить саме на водії будь-якого транспортного засобу.

З метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху, в той час коли кількість транспорту на дорогах постійно збільшується, вважаємо необхідним дозволяти керувати електричним транспортом з досягненням дев'ятнадцятирічного віку.

Стосовно видачі медичної довідки про стан здоров'я майбутнього водія наказом Міністерства охорони здоров'я України затверджено Перелік захворювань і вад, при яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами. І тут піддаються сумніву деякі положення, а саме: у Переліку захворювань і вад, при яких особа не може бути допущена до керування транспортними засобами, які призначені для перевезення пасажирів і мають більше восьми

сидячих місць (мікроавтобуси, автобуси) непридатною визнається особа, яка страждає гіпертонічною хворобою II і III ступеня.

А в цьому ж Переліку непридатними для керування трамваями та тролейбусами є лише особи, страждаючі на гіпертонічну хворобу III ступеня [3].

Невже така серйозна хвороба не завадить довіряти здоров'я і життя пасажирів електричного транспорту хворому водієві?

Медичні огляди, які повинні проводитися обов'язково та періодично для вже працюючих водіїв, треба також відслідковувати. І у випадках, якщо водій ухиляється від проходження медичного огляду, його в обов'язковому порядку потрібно відсторонити від роботи. А якщо медкомісією водій буде визнаний нездатним керувати транспортними засобами, то посвідчення водія у нього вилучається працівниками міліції в порядку і строки, передбачені чинними нормативними актами [4].

Посадові особи Державтоінспекції, закладів охорони здоров'я, автотранспортних підприємств та організацій повинні приділяти цьому велику увагу.

В свою чергу, мають місце також і певні особливості організації праці та контролю за роботою водіїв з боку роботодавця. Так, з метою організації безпечної праці та роботи водіїв трамвая і тролейбуса роботодавець зобов'язаний створювати належні умови праці та відпочинку персоналу, забезпечувати контроль за роботою і станом здоров'я водіїв [5].

Одним з важливих аспектів укладання трудового договору з водіями електричного транспорту є особливості встановлення робочого часу та часу відпочинку.

Згідно з «Положенням про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая і тролейбуса», затвердженого наказом Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 06.12.2004р. №217, до складу робочого часу водія включається час: а) керування транспортним засобом на маршруті; б) стоянки транспортного засобу в місцях посадки та висадки пасажирів; в) простою не з вини водія; г) на виконання робіт з огляду рухомого складу перед виїздом на маршрут та після повернення з нього; д) проведення медичних оглядів водія на маршрут та після повернення; е) зупинок, що передбачені графіком руху, для короткочасного відпочинку від керування транспортним засобом, а також його огляду на маршруті та кінцевих станціях; ж) проведення робіт з усунення технічних несправностей, що виникли на маршруті; з) перебування водія в резерві; і) проведення інструктажів та навчання з питань охорони праці та безпеки руху [6].

Особливостями робочого часу водіїв міського електротранспорту є і спеціальний режим робочого часу, а саме роздроблений робочий день. Такий режим роботи передбачає поділ робочого дня на частини, між якими є перерва тривалістю більше двох годин, або є дві та більше перерв, включаючи й перерву на обід. За роботу в таких умовах встановлюється доплата до заробітної плати.

Водіям запроваджується підсумований облік часу, який регулюється графіками роботи. У цих графіках визначаються кількість робочих днів та кількість вихідних та додаткових днів для відпочинку.

Правове регулювання робочого часу має на меті як забезпечити виконання працівником необхідної міри праці, так і забезпечити охорону праці й право працівника на відпочинок.

Відповідно до вищезгаданої інструкції водії мають наступні види часу відпочинку: а) перерви упродовж робочої зміни для відпочинку та харчування; б) щоденний (міжзмінний) відпочинок; в) щотижневий відпочинок; г) щорічну основну та додаткові відпустки; д) відпочинок в інших випадках, передбачених законодавством.

Державний нагляд і контроль за додержанням законодавства про працю, зокрема з питань про робочий час і час відпочинку, здійснюється Державним департаментом нагляду за додержанням законодавства про працю та його територіальними органами.

Таким чином, у результаті викладених досліджень встановлено, що від правильного розподілу робочого часу і часу відпочинку водіїв залежить і безпека дорожнього руху, і життя та здоров'я пасажирів міського електричного транспорту.

Перспективним напрямком дослідження є подальше формування факторного простору з метою реалізації відповідних моделей для прийняття конкретних рішень, виходячи з дії внутрішніх і зовнішніх чинників.

1. Кодекс законів про працю України // Відомості Верховної Ради України. – 1971. – Ст.375.

2. Закон України «Про дорожній рух» // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – Ст.338.

3. Перелік захворювань і вад, при яких особа не може бути допущена до керування транспортними засобами: Наказ Міністерства охорони здоров'я від 24.12.1999р. №299.

4. Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами: Постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993р. №340.

5. Закон України «Про міський електричний транспорт» // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – Ст.548.

6. Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая і тролейбуса: Наказ Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 06.12.2004р. №217.

*Отримано 22.06.2006*